

Sammendrag

Second Opinion på «Luftkvalitet i vøgtunnlar – konsekvensutredning og fforslag på nasjonellt riktvørde»

*TOI rapport 1741/2019
Forfatter: Gunnar Lindberg
Oslo 2019 21 sider*

Vi har pÅ oppdrag av Trafikverket granskat rapporten ”Luftkvalitet i vøgtunnlar – konsekvensutredning og fforslag pÅ nasjonella riktvørden” fforfattad av konsultfirman WSP. Rapporten behandlar ett emne som er komplicert i flere dimensioner; frÅmst definition av acceptabla nivÅr og sambanden mellom luftkvalitØ og hÅlsa. Rapporten baseras pÅ ett omfattende forskningsprogram men redogør ganske ytligt ffor de berÅkninger som ligger till grund ffor slutsatserna; den er ikke lÅttlÅst.

Rapportens samlede resultat er vÅl avvøgd og tydlige.

- De viktigaste hÅlsoeffektene er smÅ partikler;
- men vi har bare effektsamband ffor NOx og det er det vi kan styre mot;
- vi mÅste se over riktvørde allt eftersom sammansØtningen og kunnskapen endres med tiden;
- den avskiljende effekten av karossen i fordon er osÅker men samtidig betydelsefull;
- rekommendationer eller lagfforslag om fordonets ventilasjon i tunnlar mÅste vara en viktig ÅtgÅrd;
- det oppkommer store hÅlsovinster ved fforbÅttrad ventilasjon i lange tunnlar;
- som medffor at det er vÅl motiverat at sÅtta ett riktvørde sÅ lÅgt at det ikke fullt ut kan opprÅtthÅllas med den installerte ventilasjonsutrustningen.

Den siste punkten kan tydeligere sÅgas at: **det rekommenderte riktvørde er sÅ lÅgt at den luftkvaliteten ikke kan erbjudas i SØdra LÅnken.**

Denna slutsats baseras dels pÅ en ansats med en acceptabel risknivÅ som ser ganske godtycklig ut (men dette er svÅrt), og dels pÅ en samhÅllsekonomisk analys. Den samhÅllsekonomiske analysen kan dessvÅre ikke sÅgas hÅlla godtagbar kvalitet dÅ man sakner viktige kostnadskomponenter. Investeringskostnadene er kritiske i analysen men man har ikke lykkats estimere disse; man borde gjort ett betydelig stØrre arbeid ffor at kartlÅgge dette (men man er Åppen om bristen). Dette er extra problematisk dÅrffor at det mesta tyder pÅ at en ”optimal” halt er strÅngere Ån den mest ambitiØse nivÅ som utreds. Ffor at finne denna ”optimala” nivÅ mÅste man analysere bÅttere ventilasjonsvolymer og dÅrmed blir investeringskostnaden kritisk at ha informasjon om. Alternativa ÅtgÅrder ffor at klare ett sÅ strÅngt riskvørde som impliceres av analysen er at pÅverke fordonens ventilasjon eller at øke andelen nollutsløppsbilar. Analysen antar 3–4% andel elbilar; i Oslo er motsvarande andel nÅrmere 20% i tunnlarne.

Vi diskuterer ogsÅ de relevante i at bruke riskvørderinger fra trafikolykker og om det, med tanke pÅ storleken pÅ problemet, ikke hadde varit vÅrt at gØre en separat studie av riskvørdering med koppling bÅde mot skatning av ett relevant ”value of statistical life” og ge informasjon om acceptabla risknivÅer.